

## **ANALISI SINTETICA DELLE DISPOSIZIONI ATTINENTI DIRETTAMENTE LA FILIERA DEL TRASPORTO AEREO**

**a seguito dell'emergenza da COVID-19**

Con la presente si fornisce una prima e sintetica analisi delle principali norme e disposizioni che incidono sulla filiera del trasporto aereo a seguito dello stato d'emergenza dichiarato, sin dal 1° febbraio 2020, per il rapido diffondersi della pandemia da COVID-19.

Si rimanda alla specifica area tematica del sito Elexia "*Speciale Coronavirus*" ([www.elexia.it](http://www.elexia.it)) per ogni ulteriore approfondimento fiscale, giuslavoristico e normativo, nonché per la consultazione di tutte le fonti normative e/o regolamentari di riferimento e dei modelli predisposti.

### **INDICE**

<b>DATA</b>	<b>MISURE</b>	<b>NOTE</b>	<b>PAG</b>
<b>17.03.20</b>	<b>DL 17 marzo 2020 n. 18 c.d. cura Italia</b>	<b>artt. 2, 61, 70, 79, 94, 103</b>	<b>2-7</b>
<b>17.03.20</b>	<b>DM n. 120 del 17-03-2020</b>	obbligo autoisolamento	<b>8</b>
<b>12.03.20</b>	<b>DM n. 112 del 12-03-2020</b>	<b>limitazioni operative APT</b>	<b>8-12</b>
<b>11.03.20</b>	<b>DPCM del 11-03-2020 -</b>	<b>Art. 1</b>	<b>13</b>
09.03.20	DPCM 9 marzo 2020 c.d. Io Resto a Casa	estensione misure in tutta IT	
09.03.20	DL9 marzo 2020 n. 14		
09.03.20	Legge 5 marzo 2020  n. 13		
08.03.20	DL 8 marzo 2020 n. 11		
08.03.20	DPCM 8 marzo 2020	ampliamento zone rosse	
04.03.20	DPCM 4 marzo 2020		
<b>02.03.20</b>	<b>DL 2 marzo 2020, n. 9</b>	<b>art 28 titoli di viaggio</b>	<b>13-15</b>
01.03.20	DPCM 1° marzo 2020	individuazione zone rosse	
25.02.20	DPCM 25 febbraio 2020		
23.02.20	DPCM 23 febbraio 2020		
23.02.20	DL 23 febbraio 2020, n. 6	prime misure urgenti	
<b>01.02.2020</b>	<b>Delibera Consiglio dei Ministri 31.01.20</b>	<b>Dichiarazione stato d'emergenza</b>	<b>16</b>
<b>01.02.2020</b>	<b>Ordinanza del 30 gennaio 2020</b>	<b>Interdizione del traffico aereo dalla Cina per 90 gg</b>	<b>16</b>

In grassetto sono evidenziate le disposizioni di legge che attengono in via diretta il settore del trasporto aereo, oggetto di trattazione nell'ambito del presente documento, mentre sul sito Elexia sono presenti tutte le ulteriori informazioni utili.

**Roma, 19 marzo 2020**

**Avv. Enrico Mormino**

**DISCLAIMER** - questo documento ha esclusivamente un fine informativo e non si garantisce in alcun modo la veridicità e la corrispondenza del suo contenuto. Si declina ogni responsabilità per eventuali inesattezze. Resta nella discrezionalità di ogni singolo lettore la valutazione delle fattispecie in oggetto e l'adozione di ogni specifica determinazione in merito alle questioni affrontate.

**Decreto legge del 17-03-2020, n. 18 c.d. cura Italia-** misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 – in GURI n. 70 del 17.03.20 ed efficace da pari data.

Nella notte del 17 marzo 2020, dopo alcuni giorni di continui confronti nel Governo e di modifiche alle diverse disposizioni di legge, è stato pubblicato il DL n. 18/2020, c.d. cura Italia, che contiene tutta una serie di disposizioni per far fronte all'emergenza epidemiologica da COVID-19, suddiviso in cinque specifiche linee d'azione, così suddivise:

Titolo I (*artt da 1 a 18*) Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale;  
Titolo II (*artt da 19 a 48*) Misure di sostegno del lavoro  
Titolo III (*artt da 49 a 59*) Misure a sostegno della liquidità  
Titolo IV (*artt da 60 a 71*) Misure fiscali  
Titolo V (*artt da 72-127*) Ulteriori disposizioni

Nello specifico gli articoli 79 e 94, aventi formalmente ad oggetto le misure urgenti varate dal Governo per il trasporto e il settore aereo, contiene unicamente delle misure di aiuto per i vettori Alitalia ed Air Italy. Lo stesso aumento della dotazione del Fondo di solidarietà per il settore aereo ha come principale obiettivo la protezione dei lavoratori Air Italy, che già era stata messa volontariamente in liquidazione e in fermo tecnico e la cui crisi in nulla attiene l'emergenza COVID-19, nonché la protezione dei lavoratori Alitalia nell'ambito della decisa procedura di nazionalizzazione.

Il resto della filiera del trasporto aereo è momentaneamente ignorato, salvo le norme di possibile applicazione generale per tutte le imprese, e il DL non contiene nessuna specifica misura di compensazione per i rilevanti danni che stanno subendo anche tutti gli altri operatori della filiera del trasporto aereo, ivi incluso le società di gestione degli aeroporti e i prestatori di servizi di assistenza a terra.

Si segnala, comunque, che:

- l'epidemia da COVID-19 è formalmente riconosciuta come **evento eccezionale e di grave turbamento dell'economia**, ai sensi dell'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea, oltre che per le micro e piccole imprese, **anche per le medie imprese<sup>1</sup> tra cui, rientrano diverse piccole società di gestione aeroportuale**, che possono far ricorso alle misure di cui all'art. 56;
- le limitazioni operative disposte dal DM 12 marzo 2020 n. 112 nei circa 24 aeroporti in cui è stato momentaneamente inibito il traffico aereo civile, nonché in tutti gli aeroporti di sola aviazione generale, possono determinare, in un'ampia varietà di ipotesi, un'eccessiva onerosità ovvero un'impossibilità sopravvenuta della prestazione ai sensi dell'art. 1463 cod. civ. (*si rinvia ai contenuti di pagg. 8 e 9*);
- la dichiarazione dello stato d'emergenza derivante dell'evento epidemiologico in essere ben può rappresentare, da un punto di vista civilistico, un evento di forza maggiore in tutta una serie specifica di casi (*si rinvia ai contenuti di pagg. 8 e 9*);

<sup>1</sup> Si intende per media impresa quella che occupa meno di 250 persone e realizza un fatturato annuo che non supera i 50 milioni di euro o (in alternativa al parametro del fatturato), il cui totale di bilancio annuo non supera i 43 milioni di euro.

- il decreto in commento dovrà essere oggetto di conversione in legge, e sono probabili diverse modifiche alle disposizioni.

**Rimane, quindi, ferma l'aspettativa dell'adozione** da parte del Governo **di prossimi e specifici interventi di sostegno** nei confronti dei, momentaneamente, ignorati operatori del trasporto aereo, come le società di gestione aeroportuale e gli *handlers*, che stanno subendo rilevanti danni a seguito delle limitazioni operative disposte dal DM n. 112 del 12.03.20, dalla chiusura di diversi spazi aerei a seguito dell'emergenza da COVID-19 e, in particolar modo, dalla drastica riduzione dei voli registratasi progressivamente dai primi giorni del mese di febbraio 2020.

Di seguito l'analisi delle singole disposizioni.

<b>Art. 2</b> <b>(Potenziamento delle risorse umane del Ministero della salute)</b>
<p>1. Tenuto conto della <b>necessità di potenziare le attività di vigilanza, di controllo igienico-sanitario e profilassi svolte presso i principali porti e aeroporti</b>, anche al fine di adeguare tempestivamente i livelli dei servizi alle nuove esigenze sanitarie derivanti dalla diffusione del COVID-19, il Ministero della salute è autorizzato ad assumere con contratto di lavoro a tempo determinato con durata non superiore a tre anni, 40 unità di dirigenti sanitari medici, 18 unità di dirigenti sanitari veterinari e 29 unità di personale non dirigenziale con il profilo professionale di.....<i>segue</i></p>

<b>Art. 61</b> <b>(Sospensione dei versamenti delle ritenute, dei contributi previdenziali e assistenziali e dei premi per l'assicurazione obbligatoria)</b>
<p>1. <i>omissis</i></p> <p>2. Le disposizioni di cui all'articolo 8, comma 1, del decreto-legge 2 marzo 2020, n. 9, si applicano anche ai seguenti soggetti:</p> <ul style="list-style-type: none"><li><b>m) soggetti che gestiscono stazioni</b> di autobus, ferroviarie, metropolitane, marittime o <b>aeroportuali</b>;</li><li><b>n) soggetti che gestiscono servizi di trasporto merci e trasporto passeggeri</b> terrestre, aereo, marittimo, fluviale, lacuale e lagunare, ivi compresa la gestione di funicolari, funivie, cabinovie, seggiovie e ski-lift;</li></ul> <p>3. Per le imprese turistico recettive, le agenzie di viaggio e turismo ed i tour operator, nonché <b>per i soggetti di cui al comma 2, i termini dei versamenti relativi all'imposta sul valore aggiunto in scadenza nel mese di marzo 2020 sono sospesi.</b></p> <p>4. I versamenti sospesi ai sensi dei commi 2 e 3 e dell'articolo 8, comma 1, del decreto-legge 2 marzo 2020, n. 9, sono effettuati, senza applicazione di sanzioni e interessi, in un'unica soluzione <b>entro il 31 maggio 2020 o mediante rateizzazione</b> fino a un massimo di 5 rate mensili di pari importo a decorrere dal mese di maggio 2020. Non si fa luogo al rimborso di quanto già versato.</p>

<b>Art. 70</b> <b>(Potenziamento dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli)</b>
<p>1. Per l'anno 2020, le risorse destinate alla remunerazione delle prestazioni di lavoro straordinario del personale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, in considerazione dei rilevanti impegni <b>derivanti dall'incremento delle attività di controllo presso i porti, gli aeroporti</b> e le dogane interne in relazione all'emergenza sanitaria Covid19, sono incrementate di otto milioni di euro, a valere sui finanziamenti dell'Agenzia stessa, in deroga all'articolo 23, comma 2, del decreto</p>

legislativo 25 maggio 2017, n. 75.

*Si sono riportate le sopra indicate disposizioni degli artt. 2, 61 e 70 al solo fine di evidenziare l'assenza di misure specifiche per le società di gestione aeroportuale a fronte della piena consapevolezza dei rilevanti costi da affrontare in ambito aeroportuale e dello stato di crisi degli aeroporti.*

**Art. 79**

**(Misure urgenti per il trasporto aereo)**

**1.** Ai fini del presente articolo l'epidemia da COVID-19 è **formalmente riconosciuta come calamità naturale ed evento eccezionale**, ai sensi dell'articolo 107, comma 2, lettera b), del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea.

*La crisi Alitalia è ben nota e non merita commenti, tanto più che l'attuale ed ultima procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia SAI si protrae dal 1° maggio 2017 e, dopo il primo prestito di € 900 milioni (oltre ad altri € 145 milioni di interessi), lo Stato è dovuto intervenire nuovamente con il DL n. 137/2019, prestando ulteriori 400 milioni per evitare il blocco dell'operatività della compagnia aerea.*

*Dopo l'esito negativo del primo bando di vendita del 1° agosto 2017 e della stessa procedura di privatizzazione con Ferrovie dello Stato e con l'ingresso del Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale, ai sensi dell'art. 37 del DL n. 34/2019, da ultimo il nuovo Commissario Straordinario ha pubblicato un nuovo avviso per la raccolta di manifestazioni di interesse, il cui termine è appena scaduto in data 18 marzo 2020, per rispettare la data del 31 maggio 2020 entro cui, teoricamente, ai sensi del DL n. 137/2019, si dovrebbe giungere a trasferire Alitalia e/o i singoli suoi compendi aziendali.*

*Gli incessanti eventi che si succedono dal 1° febbraio 2020 a causa dell'emergenza epidemiologica da COVID 19 avrebbero con tutta probabilità comportato l'insuccesso della nuova procedura di dismissione e lo stesso fallimento di Alitalia, ma in nulla attengono all'effettiva crisi del vettore aereo se non al suo epilogo. Deve altresì riconoscersi, in questo particolare momento storico, l'importanza di poter disporre di una compagnia aerea nazionale, sotto il controllo diretto e/o indiretto dello Stato.*

*Il Governo ha così fatto ricorso alla disposizione dell'art. 107, comma 2, lett. b) del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea che qualifica **come aiuti di Stato compatibili** quelli **“destinati a ovviare ai danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali”** per nazionalizzare e ricapitalizzare, con gli inizialmente previsti 500 milioni, la nuova Alitalia a controllo pubblico.*

**2.** In considerazione dei danni subiti dall'intero settore dell'aviazione a causa dell'insorgenza dell'epidemia da COVID 19, alle **imprese titolari di licenza di trasporto aereo di passeggeri rilasciata dall'Enac** che, **alla data di emanazione del presente decreto-legge, esercitano oneri di servizio pubblico**, sono riconosciute misure a compensazione dei danni subiti come conseguenza diretta dell'evento eccezionale al fine di consentire la prosecuzione dell'attività. Con decreto di natura non regolamentare del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze sono stabilite le modalità di applicazione della presente

disposizione. **L'efficacia** della presente disposizione è **subordinata all'autorizzazione della Commissione europea** ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.

*Trattasi di una disposizione di legge che ha quale destinatario un unico soggetto: Alitalia SAI in a.s. Ed infatti le compagnie aeree titolari di una licenza di trasporto aereo civile di passeggeri rilasciata da Enac attualmente sono soltanto: Blu Panorama Airlines – Alitalia - Air Italy – Air Dolomiti – Neos – Poste Air Cargo. Dai dati che si hanno a disposizione, alla data del 17 marzo 2020, tra questi vettori solo Alitalia SAI espleta in regime di proroga oneri di servizio pubblico da e per la Sardegna.*

**3. In considerazione della situazione determinata** sulle attività di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e di Alitalia Cityliner S.p.A. entrambe in amministrazione straordinaria dall'epidemia da COVID-19, è **autorizzata la costituzione di una nuova società interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle Finanze ovvero controllata da una società a prevalente partecipazione pubblica anche indiretta.**

**4.** Ai fini della costituzione della società di cui al comma 3, **con uno o più Decreti** del Ministro dell'economia e delle finanze, di natura non regolamentare e **sottoposti alla registrazione della Corte dei Conti**, che rappresentano l'atto costitutivo della nuova società, **sono definiti l'oggetto sociale, lo Statuto e il capitale sociale iniziale e sono nominati gli organi sociali in deroga alle rilevanti disposizioni vigenti in materia, nonché è definito ogni altro elemento necessario per la costituzione e il funzionamento della società. Il Commissario Straordinario delle società di cui al comma 3 è autorizzato a porre in essere ogni atto necessario o conseguente** nelle more dell'espletamento della procedura di cessione dei complessi aziendali delle due società in amministrazione straordinaria e **fino all'effettivo trasferimento dei medesimi complessi aziendali all'aggiudicatario della procedura di cessione ai fini di quanto necessario per l'attuazione della presente norma.** Ai fini del presente comma, **il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a partecipare al capitale sociale o a rafforzare la dotazione patrimoniale della nuova società, anche in più fasi e anche per successivi aumenti di capitale o della dotazione patrimoniale, anche tramite società a prevalente partecipazione pubblica anche indiretta.**

**5.** **Alla società** di cui ai commi 3 e 4 **non si applicano le disposizioni di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175** e successive modifiche e integrazioni.

**6.** Ai fini dell'eventuale **trasferimento del personale** ricompreso nel perimetro dei complessi aziendali delle società in amministrazione straordinaria di cui al comma 3, **come efficientati e riorganizzati** ai sensi dell'articolo 1, comma 3, del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, convertito con modificazioni dalla legge 30 gennaio 2020 n. 2, **trova applicazione l'articolo 5, comma 2-ter, del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347**, convertito con modificazioni dalla legge 18 febbraio 2004, n. 39, **con esclusione di ogni altra disciplina eventualmente applicabile.**

*Dopo il fallimento dell'ipotesi di privatizzazione di Alitalia SAI in a.s. con una quota del capitale sociale di circa il 15% detenuta direttamente dal Ministero dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'art. 37 del DL n. 34/2019, e una partecipazione rilevante di Ferrovie dello Stato, viene delineato **un meccanismo di nazionalizzazione e di costituzione di una nuova Alitalia ampiamente flessibile e in deroga alle norme vigenti.***

*Il Ministero dell'Economia avrà ogni **più ampia autonomia e potere per costituire la nuova Alitalia**, con l'unica formalità della registrazione dei decreti da parte della Corte dei Conti (commi*



3 e 4). Lo stesso Commissario Straordinario avrà ogni più ampia autonomia e potere **per organizzare, suddividere e cedere i complessi aziendali delle due società in a.s.** (commi 4 e 6).

È pure ipotizzabile, ai sensi del comma 6 che richiama l'art. 5, c. 2-ter del DL n. 347/03: il trasferimento, anche solo parziale, di complessi aziendali o attività produttive in precedenza unitarie; definire i contenuti di uno o più rami d'azienda, anche non preesistenti; individuare i lavoratori, anche solo parziali, che verranno trasferiti con i rami d'azienda facendo ricorso alla Cassa integrazione straordinaria ovvero procedendo alla cessazione dei rapporti di lavoro ed a nuove assunzioni da parte della nuova società. In collegamento a questa disposizione deve interpretarsi il disposto incremento del Fondo di solidarietà per il settore aereo per Euro 200 milioni per l'anno 2020.

Rimane sempre possibile la partecipazione di soggetti terzi alla Newco a maggioranza pubblica essendo menzionata oltre all'ipotesi di una società interamente controllata dal MEF anche la possibilità di una società a prevalente partecipazione pubblica, anche indiretta. In ogni caso è prevista l'esenzione della Nuova Alitalia, comunque costituita e sempre a controllo pubblico, dalle disposizioni del Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica.

7. Per l'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo è istituito un fondo con una **dotazione di 500 milioni di euro per l'anno 2020**. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze da adottare di concerto con il Ministro dello sviluppo economico sono stabiliti gli importi da destinare alle singole finalità previste dal presente articolo. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, per gli interventi previsti dal comma 4, può essere riassegnata, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, una quota degli importi derivanti da operazioni di valorizzazione di attivi mobiliari e immobiliari o da distribuzione di dividendi o riserve patrimoniali.

8. Alla copertura degli oneri derivanti dal presente articolo si provvede ai sensi dell'articolo 126.

La previsione iniziale di Euro 600 milioni per la c.d. nazionalizzazione di Alitalia è stata ridotta a Euro 500 milioni. Trattasi di importo per il quale il Governo ha attestato, al primo comma del presente articolo, la sussistenza di uno stato di **calamità naturale ed evento eccezionale** ai sensi dell'art. 107, comma 2, lett. b) del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea, con conseguente esenzione delle disposizioni e dai limiti comunitari in materia di aiuti di Stato.

#### **Art. 94**

##### **(Incremento dotazione del Fondo di solidarietà per il settore aereo)**

1. La dotazione del Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale, costituito ai sensi dell'articolo 1-ter del decreto-legge 5 ottobre 2004, n. 249, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 dicembre 2004, n. 291, è incrementata di 200 milioni di euro per l'anno 2020.

2. In deroga agli articoli 4 e 22 del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto e fino al 31 dicembre 2020 può essere autorizzato nel limite complessivo di 200 milioni di euro per l'anno 2020 e nel limite massimo di dieci mesi, previo accordo stipulato in sede governativa presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, anche in presenza dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dello sviluppo economico nonché della Regione interessata, il trattamento straordinario di integrazione salariale per crisi aziendale

qualora l'azienda operante nel settore aereo abbia cessato o cessi l'attività produttiva e sussistano concrete prospettive di cessione dell'attività con conseguente riassorbimento occupazionale, nel limite delle risorse stanziare ai sensi del comma 1.

**3.** Alla copertura degli oneri derivanti dal presente articolo si provvede ai sensi dell'articolo 126.

*La disposta nuova dotazione di Euro 200 milioni riguarda il Fondo di solidarietà per il settore aereo nel suo complesso per far fronte all'attuale crisi che sta colpendo tutto il settore aereo ma, nella sostanza, ha due destinatari principali: **a)** i 1.450 dipendenti di Air Italy, la cui liquidazione volontaria e la cessazione d'attività deliberati nulla hanno a che vedere con l'attuale crisi economica derivante dal dilagare del COVID 19; **b)** i dipendenti del gruppo Alitalia SAI in a.s., in considerazione della sua probabile suddivisione in rami d'azienda che non è dato prevedere se verranno tutti trasferiti alla Newco nell'ambito della delineata procedura di nazionalizzazione.*

#### **Art. 103**

#### **(Sospensione dei termini nei procedimenti amministrativi ed effetti degli atti amministrativi in scadenza)**

1. **Ai fini del computo dei termini** ordinatori o perentori, propedeutici, endoprocedimentali, finali ed esecutivi, relativi allo svolgimento **di procedimenti amministrativi** su istanza di parte o d'ufficio, pendenti alla data del 23 febbraio 2020 o iniziati successivamente a tale data, **non si tiene conto del periodo compreso tra la medesima data e quella del 15 aprile 2020**. Le pubbliche amministrazioni adottano ogni misura organizzativa idonea ad assicurare comunque la ragionevole durata e la celere conclusione dei procedimenti, con priorità per quelli da considerare urgenti, anche sulla base di motivate istanze degli interessati. Sono prorogati o differiti, per il tempo corrispondente, i termini di formazione della volontà conclusiva dell'amministrazione nelle forme del silenzio significativo previste dall'ordinamento.

2. Tutti i certificati, attestati, permessi, concessioni, autorizzazioni e atti abilitativi comunque denominati, in scadenza tra il 31 gennaio e il 15 aprile 2020, conservano la loro validità fino al 15 giugno 2020”.

3. Le disposizioni di cui ai commi precedenti non si applicano ai termini stabiliti da specifiche disposizioni del presente decreto e dei decreti-legge 23 febbraio 2020, n. 6, 2 marzo 2020, n. 9 e 8 marzo 2020, n. 11, nonché dei relativi decreti di attuazione.

*omissis*

*Si è riportata la presente norma perché attiene a tutti i procedimenti amministrativi di interesse delle società di gestione aeroportuale, sia come soggetto istante nei confronti delle diverse pubbliche amministrazioni competenti che come soggetto destinatario, quale concessionario di un pubblico servizio.*

*Si precisa unicamente che a seguito della comunicazione ENAC prot. 30225 del 13/03/20, ai sensi dell'ivi contenuto richiamo all'art. 2, comma 3, lett. a) del DM del 12.03.20 n. 112, rimangono comunque fermi tutti gli obblighi delle società per il mantenimento delle certificazioni aeroportuali.*

*La presente disposizione avrà effetti anche sull'iter di revisione dei modelli tariffari, il cui termine di conclusione era stato appena rinviato al 31 maggio 2020 ai sensi della Delibera ART del 12.03.20 n. 57.*

**DM n. 120 del 17-03-2020 – Obbligo autoisolamento**

**Art. 1  
(Entrata in Italia)**

**3. Le disposizioni previste dai precedenti commi non si applicano al personale viaggiante appartenente ad imprese con sede legale in Italia.**

*Si evidenzia come tutto il personale viaggiante dei vettori aerei non aventi sede legale in Italia non è esentato dall'obbligo di autodichiarazione, di sorveglianza sanitaria e di isolamento fiduciario per 14 giorni disposti dal DM, sicché operativamente sarebbe costretto a rimanere a bordo degli aerei per non incorrere in violazioni di legge e ritornare nei paesi di origine.*

**DM 112 del 12-03-2020 – Misure trasporto aereo**

**Art. 1  
(Ambito di applicazione)**

**1. Al fine di contrastare il diffondersi dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e di tutelare la salute dell'utenza e dei lavoratori, sono assicurati, nel settore del trasporto aereo, esclusivamente i servizi minimi essenziali.**

*Il Decreto trova fondamento nell'art. 1, comma 5, del DPCM del 11.03.2020 che ha autorizzato il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della salute, al fine di contenere l'emergenza sanitaria da coronavirus, a disporre la programmazione con riduzione e soppressione dei servizi di trasporto aereo, sulla base delle effettive esigenze e al solo fine di assicurare i servizi minimi essenziali.*

*È bene precisare che la riduzione dei livelli di servizio ai valori minimi essenziali ha quale ambito oggettivo di applicazione e di efficacia tutti i servizi prestati dai diversi operatori della filiera del trasporto aereo, ivi incluso quelli di navigazione aerea, di assistenza a terra, di security, ecc..*

Si può conseguentemente sostenere, che si sono momentaneamente venute a creare comprovate cause ed esigenze di forza maggiore, caratterizzate dai requisiti dell'imprevedibilità e dalla straordinarietà che contraddistinguono l'epidemia da Corona virus, **che rendono eccessivamente onerose o impossibili le prestazioni che non sono collegate all'espletamento dei servizi minimi essenziali** attualmente possibili nel settore del trasporto aereo.

Deve trattarsi, però, di un'analisi attenta e ben motivata che può portare i diversi soggetti della filiera del trasporto aereo a chiedere la revisione momentanea e/o la risoluzione degli effetti dei contratti attualmente in essere da cui non dipendono i servizi minimi essenziali. Trattasi della **fattispecie giuridica della "forza maggiore", disciplinata nel nostro ordinamento giuridico indirettamente nell'ambito dell'art. 1467 cod.civ.** e menzionata espressamente solo nella differente fattispecie dell'art. 1785 cod.civ..



Ed infatti **l'impossibilità di erogare e/o di ricevere una determinata prestazione e/o servizio**, in tutti i casi di contratti che non hanno ad oggetto i servizi minimi essenziali funzionali all'espletamento del trasporto aereo, **determina una eccessiva onerosità** per una delle due parti dei contratti a prestazioni corrispettive che può validamente esser fatta valere per chiedere un riequilibrio delle condizioni (*Es sospensione dei pagamenti per tutto il periodo di impossibile erogazione del servizio*) ovvero una risoluzione del contratto.

Trattasi di **valutazioni e di richieste che andranno puntualmente condotte e formulate ex ante, implementando rigidi principi di buona fede contrattuale, eccependo valide motivazioni e producendo oggettive evidenze materiali.**

Si resta a disposizione per ogni ulteriore approfondimento desiderato e specifica analisi.

**Art. 2**  
**(Trasporto aereo)**

**1. Per il trasporto aereo**, in considerazione delle numerose richieste pervenute dai gestori aeroportuali, della collocazione geografica degli aeroporti in grado di servire bacini utenza in modo uniforme sul territorio e della capacità infrastrutturale degli stessi, nonché della necessità di garantire il collegamento insulare, **l'operatività dei servizi è limitata agli aeroporti di Ancona, Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Genova, Lamezia Terme, Lampedusa, Milano Malpensa, Napoli Capodichino, Palermo, Pantelleria, Pescara, Pisa, Roma Fiumicino, Torino, Venezia Tessera e Roma Ciampino per i soli voli di stato, trasporti organici, canadair e servizi emergenziali.**

**2.** Il personale degli USMAF/SANS dipendente o con contratto temporaneo con il Ministero della Salute che presta servizio presso gli aeroporti non inclusi nel comma 1 può essere utilizzato per le esigenze sanitarie di aeroporti o porti limitrofi.

**3. È rimessa alla valutazione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile la possibilità di consentire l'operatività degli aeroporti non inclusi nel comma 1. in considerazione delle seguenti fattispecie:**

- a) **mantenimento dei requisiti di certificazione aeroportuale** ai sensi del vigente quadro normativo di riferimento;
- b) previsione dell'accesso alle infrastrutture e del loro utilizzo per i dipendenti dell'ENAC. di Enav S.p.A. e degli Enti di Stato basati in aeroporto;
- c) ripristino immediato della piena operatività dell'aeroporto qualora ritenuto necessario;
- d) **esigenze operative di voli cargo e posta nonché di voli di Stato di Enti di Stato. di emergenza sanitaria o di emergenza di altro tipo.**

**4.** Il personale addetto ai servizi aeroportuali presso gli aeroporti non inclusi nel comma 1 è tenuto a garantire la reperibilità nelle 24 ore, nella misura prevista dagli enti competenti.

**Art. 3**  
**(Disposizioni generali)**

**1.** Le disposizioni del presente decreto si applicano alle regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e di Bolzano compatibilmente con i rispettivi statuti e le relative norme di attuazione.

**2.** Le disposizioni del presente decreto producono effetto dalla data dello stesso **fino al 25 marzo 2020.**

*Le disposizioni in oggetto devono leggersi in combinato disposto con i contenuti della nota ENAC del 13.03.20, prot. 30225, che dispone che “Le società di gestione degli aeroporti inclusi all’art. 2 comma 1 del decreto devono garantire l’operatività aeroportuale senza limitazioni” ed ancora che “Le società di gestione degli aeroporti non inclusi all’art. 2 comma 1 del decreto devono garantire quanto previsto al comma 3, lettere a), b), c), e d) e al punto 4), inclusi i voli ferry e i voli soggetti a onere di servizio pubblico, nonché i voli di Enav effettuati per le radiomisure” e nell’aeroporto di Verona Villafranca sono consentite anche “le attività di manutenzione aeromobili”.*

*A seguito della drastica riduzione e/o sospensione del trasporto aereo che ha colpito tutto il sistema aeroportuale italiano (nella tabella seguente sono evidenziati in rosso i circa 24 aeroporti interessati da limitazioni operative),*

<i>Bacini di traffico</i>	<i>Aeroporti di interesse nazionale e <b>di rilevanza strategica</b></i>
<i>Nord Ovest</i>	<i><b>Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo</b></i>
<i>Nord Est</i>	<i><b>Venezia, Verona, Treviso, Trieste</b></i>
<i>Centro Nord</i>	<i><b>Bologna, Pisa, Firenze, Rimini, Parma, Ancona</b></i>
<i>Centro Italia</i>	<i><b>Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara</b></i>
<i>Campania</i>	<i><b>Napoli, Salerno</b></i>
<i>Mediterraneo/Adriatico</i>	<i><b>Bari, Brindisi, Taranto</b></i>
<i>Calabria</i>	<i><b>Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone</b></i>
<i>Sicilia orientale</i>	<i><b>Catania, Comiso</b></i>
<i>Sicilia occidentale</i>	<i><b>Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa</b></i>
<i>Sardegna</i>	<i><b>Cagliari, Olbia, Alghero</b></i>
<i>Oltre ai seguenti aeroporti</i>	<i><b>Bolzano, Grosseto, Albenga, Marina di Campo</b></i>

**la domanda è una sola: in assenza di specifiche ed importanti misure di aiuto quanti aeroporti saranno in grado di superare l’attuale blocco e/o la drastica riduzione del traffico aereo?**

*Come si è anticipato, le misure contenute negli articoli 79 e 94 del DL n. 18/2020, cd. cura Italia, aventi formalmente ad oggetto l’intero settore del trasporto aereo, di fatto, contengono esclusivamente misure di aiuto per Alitalia in a.s. e per i lavoratori di Air Italy, già posta in liquidazione, le cui crisi sono preesistenti e nulla hanno a che vedere con l’insorgere dell’emergenza epidemiologica da COVID-19.*

*Con il DM 12 marzo 2020 n. 112 tutti i servizi nel settore del trasporto aereo sono stati limitati ai livelli minimi essenziali, ivi inclusi quelli che attengono alla navigazione aerea ed ai servizi aeroportuali ed è stata disposta la drastica limitazione operativa dei sopra indicati 24 aeroporti civili (esclusi i voli cargo e postali e le tratte sociali), la cui attuale chiusura ai voli commerciali, unitamente alla chiusura da parte di numerosi Stati dei rispettivi spazi aerei ed al crollo complessivo del traffico, implica **uno scenario negativo, almeno di medio periodo**, per tutto il settore del trasporto aereo.*

*L'impatto della pandemia da Corona virus già registratosi nel settore del trasporto aereo è la cancellazione pressoché totale di tutta la c.d. stagione estiva aviation e quindi del traffico aereo già programmato sino ad ottobre 2020.*

*Oltre al traffico aereo dell'attuale mese di marzo, infatti, in pochi giorni sono venuti meno i programmi di sviluppo commerciale per la stagione aviation alle porte, sostanzialmente sospesa o per meglio dire annullata, in Europa ed a breve in tutti i continenti per effetto del dilagare del COVID 19. Per una ripresa della normale operatività del trasporto aereo bisognerà aspettare, oltre alla differente cessazione temporale dell'epidemia nei diversi stati e nelle diverse nazioni, con gli scienziati che ci avvertono del possibile effetto di ritorno nei paesi contigui, anche la propensione media dei passeggeri a rimettersi in viaggio; solo una cura definitiva, un vaccino, potrà darci questa certezza! Ed allora, **quante saranno le rotte e, ancor di più, il numero dei collegamenti che saranno effettivamente ripresi nei prossimi mesi dalle compagnie aeree? Quanti operatori del trasporto aereo saranno in grado di resistere all'attuale e medio lunga crisi operativa e finanziaria del settore?***

*IATA ha già chiesto la sospensione delle regole che disciplinano l'utilizzo degli slot aeroportuali e tutte le compagnie aeree e gli aeroporti hanno chiesto, ai rispettivi governi, sostanziali e rilevanti misure d'aiuto.*

*La sostenibilità economica finanziaria del nostro sistema del trasporto aereo è sostanzialmente compromessa e le soluzioni non dipenderanno solo dalle misure che saranno varate dal Governo italiano. Basti pensare che la Germania ha subito varato, in termini preventivi e per tutti i comparti produttivi e le famiglie, misure economiche d'aiuto per 550 miliardi, mentre l'Italia, ormai in piena crisi epidemiologica, è riuscita a stanziare con il DL n. 18/20 cd. cura Italia, soli 25 miliardi.*

*Gli elevati costi operativi di un'infrastruttura aeroportuale, anche nei circa 24 aeroporti italiani interessati dalle misure del DM 112 del 12-03-2020, non verranno del tutto meno, dovendo le relative società di gestione aeroportuale interessate garantire i voli cargo e postali, i voli di Stato e di emergenza sanitaria, eventuali voli soggetti ad oneri di servizio pubblico, nonché tutti i requisiti per il mantenimento delle certificazioni e la tempestiva ripresa della piena operatività aeroportuale.*

*Attualmente vi è un'unica certezza: il drastico crollo di tutte le entrate aviation e commerciali per i 17 aeroporti chiamati a garantire i collegamenti aerei e la continuità territoriale ed il blocco totale delle entrate finanziarie in tutti restanti aeroporti, **con un'insostenibile situazione economico finanziaria per tutti gli operatori della filiera del trasporto aereo.***

*Si è in presenza di una situazione giuridicamente già riconosciuta per tutte le piccole e medie imprese (sino a 50 milioni di fatturato o 43 milioni di bilancio e 250 dipendenti), anche quelle operanti nel settore del trasporto aereo, come **evento eccezionale e di grave turbamento dell'economia**, ai sensi dell'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (cfr. art 56 del DL n. 18/2020, cd. cura Italia), ma è certo che ***l'epidemia da COVID-19 rappresenta un evento, oltre che eccezionale, di grave e sostanziale turbamento dell'economia e della stessa funzionalità del trasporto aereo nel suo complesso, anche per le grandi imprese.****

*Rappresenta, altresì, **un'evidente causa di forza maggiore**, come già sostanzialmente riconosciuto dal Governo italiano con l'art. 28 del DL 2 marzo 2020, n. 9 in relazione ai titoli di viaggio ed ai pacchetti turistici, che in molte specifiche situazioni, se l'emergenza si protrarrà nel*

*tempo, potrà rappresentare valida clausola di risoluzione e/o sospensione e/o di modifica sostanziale dei contratti vigenti in tutta la filiera del trasporto aereo e/o di mancata applicazione delle norme attualmente vigenti (Es. regime assegnazione slot negli aeroporti comunitari), che dovranno esser necessariamente derogate ed adattate.*

*Il Governo italiano ha sfruttato l'attuale situazione di crisi per evitare, nell'immediato, il fallimento di Alitalia e in molti si chiedono se sia la scelta giusta, non tanto per la condivisa valenza ed importanza di poter disporre di una compagnia di bandiera con funzione strategica in simili momenti di crisi e per lo sviluppo del fondamentale comparto del turismo, quanto piuttosto per la cronica e comprovata incapacità della mano pubblica a gestire una compagnia aerea. Infatti, Alitalia in a.s., in due anni e mezzo di importante crescita del traffico aereo in Italia (+17%), in cui si sono raggiunti ben 193 milioni di passeggeri, ha già bruciato, sotto la gestione commissariale, circa 1.5 miliardi di soldi pubblici ricevuti (senza contare le perdite di circa 2 miliardi riferiti alla precedente gestione, risultanti dai progetti di stato passivo) e si appresta a riceverne altri 500 milioni come dotazione minima ed insufficiente per l'avvio di una nuova compagnia aerea.*

*Adesso è fondamentale che le scelte del Governo non siano settoriali ed improvvisate, come sempre avvenuto nel passato, ma riguardino tutta la filiera del trasporto aereo nel suo complesso, ivi incluso le società di gestione aeroportuale, Enav quale gestore in esclusiva dello spazio aereo e gli stessi prestatori dei servizi di assistenza a terra.*

*La ripartenza del traffico aereo, non appena gli effetti della pandemia da COVID-19 saranno cessati, quanto meno in Europa, premierà, secondo quelle che sono le regole del mercato, solo gli operatori finanziariamente più forti ovvero, in alternativa, quelli che beneficeranno, più di altri, di misure d'aiuto. L'Italia non può permettersi di concentrare le sue attenzioni solo sulla prospettata nascita del nuovo vettore con capitale pubblico di maggioranza, che inizierà la sua avventura con un insufficiente capitale e/o dote finanziaria di soli 500 milioni, lasciando al loro destino tutte le altre componenti essenziali della filiera del trasporto aereo, perché lo scenario, nel breve-medio periodo, non potrà che essere disastroso: avremmo un vettore debole, con perdite annue certe, molti aeroporti chiusi e molte società di tutta la filiera fallite.*

*Gli aeroporti con un traffico aereo prossimo o superiore ai tre milioni di passeggeri, che sostanzialmente corrispondono agli attuali aeroporti nazionali di rilevanza strategica, saranno in grado, pur con difficoltà, di riprendere la loro piena operatività e raggiungere, nel breve, la sostenibilità economica finanziaria; per gli altri aeroporti, già caratterizzati da risultati negativi negli ultimi anni e dalla difficoltà di sviluppo del traffico aereo, la sorte sarà ben diversa, così come per tutti gli operatori e le imprese ivi presenti.*

*La visione deve esser quella di sviluppo e di rilancio, con scelte sia a livello locale e nazionale, obiettive e di effettivo aiuto economico finanziario per le sole realtà aeroportuali che hanno registrato una concreta crescita ovvero una piena sostenibilità economica negli ultimi anni, con poche eccezioni basate su comprovate esigenze di continuità territoriale o sulla creazione di efficienti sistemi aeroportuali. Lo stesso dicasi per la futura Alitalia, che non potrà certamente essere, come già incredibilmente chiesto da più voci, il salvagente di tutti i lavoratori delle società fallite e/o liquidate e/o in crisi nel settore del trasporto aereo.*

**DPCM del 11-03-2020** - Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 23 febbraio 2020, n. 6, recante misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19, applicabili sull'intero territorio nazionale.

**Art. 1.**

**Misure urgenti di contenimento del contagio sul/ 'intero territorio nazionale**

**2)** Sono sospese le attività dei servizi di ristorazione (fra cui bar, pub, ristoranti, gelaterie, pasticcerie), ad esclusione delle mense e del catering continuativo su base contrattuale, che garantiscono la distanza di sicurezza interpersonale di un metro. Resta consentita la sola ristorazione con consegna a domicilio nel rispetto delle norme igienico-sanitarie sia per l'attività di confezionamento che di trasporto. **Restano, altresì, aperti gli esercizi di somministrazione di alimenti e bevande posti** nelle aree di servizio e rifornimento carburante situati lungo la rete stradale, autostradale e **all'interno delle stazioni** ferroviarie, **aeroportuali**, lacustri e negli ospedali **garantendo la distanza di sicurezza interpersonale di un metro.**

*Omissis*

**5) omissis Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, di concerto con il Ministro della salute, **può disporre**, al fine di contenere l'emergenza sanitaria da coronavirus, **la programmazione con riduzione e soppressione dei servizi** automobilistici interregionali e **di trasporto** ferroviario, aereo e marittimo, **sulla base delle effettive esigenze e al solo fine di assicurare i servizi minimi essenziali.**

**DL 2 marzo 2020, n. 9**, per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19 e fornire un primo sostegno alle famiglie, ai lavoratori ed alle imprese.

**Art 28**

**Rimborso titoli di viaggio e pacchetti turistici**

**1. Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1463 del codice civile, ricorre la sopravvenuta impossibilità della prestazione dovuta in relazione ai contratti di trasporto aereo**, ferroviario, marittimo, nelle acque interne o terrestri stipulati:

- a) dai soggetti nei confronti dei quali è stata disposta la quarantena con sorveglianza attiva ovvero la permanenza domiciliare fiduciaria con sorveglianza attiva da parte dell'autorità sanitaria competente, in attuazione dei provvedimenti adottati ai sensi dell'articolo 3 del decreto legge 23 febbraio 2020, n. 6, con riguardo ai contratti di trasporto da eseguirsi nel medesimo periodo di quarantena o permanenza domiciliare;
- b) **dai soggetti residenti, domiciliati o destinatari di un provvedimento di divieto di allontanamento nelle aree interessate dal contagio**, come individuate dai decreti adottati dal Presidente del Consiglio dei **ministri ai sensi dell'articolo 3 del decreto-legge 23 febbraio 2020, n. 6, con riguardo ai contratti di trasporto da eseguirsi nel periodo di efficacia dei predetti decreti;**
- c) dai soggetti risultati positivi al virus COVID-19 per i quali è disposta la quarantena con sorveglianza attiva ovvero la permanenza domiciliare fiduciaria con sorveglianza attiva da parte dell'autorità sanitaria competente ovvero il ricovero presso le strutture sanitarie, con riguardo ai contratti di trasporto da eseguirsi nel medesimo periodo di permanenza, quarantena o ricovero;



- d) dai soggetti che hanno programmato soggiorni o viaggi **con partenza o arrivo nelle aree interessate dal contagio** come individuate dai decreti adottati dal Presidente del Consiglio dei ministri ai sensi dell'articolo 3 del decreto-legge 23 febbraio 2020, n. 6, con riguardo ai contratti di trasporto da eseguirsi nel periodo di efficacia dei predetti decreti;
- e) dai soggetti che hanno programmato la partecipazione a concorsi pubblici o procedure di selezione pubblica, a manifestazioni o iniziative di qualsiasi natura, a eventi e a ogni forma di riunione in luogo pubblico o privato, anche di carattere culturale, ludico, sportivo e religioso, anche se svolti in luoghi chiusi aperti al pubblico, annullati, sospesi o rinviati dalle autorità competenti in attuazione dei provvedimenti adottati ai sensi dell'articolo 3 del decreto-legge 23 febbraio 2020, n. 6, con riguardo ai contratti di trasporto da eseguirsi nel periodo di efficacia dei predetti provvedimenti;
- f) dai soggetti intestatari di titolo di viaggio, acquistati in Italia, avente come **destinazione Stati esteri, dove sia impedito o vietato lo sbarco, l'approdo o l'arrivo** in ragione della situazione emergenziale epidemiologica da COVID-19.

**2. I soggetti di cui al comma 1 comunicano al vettore il ricorrere di una delle situazioni di cui al medesimo comma 1 allegando il titolo di viaggio e, nell'ipotesi di cui alla lettera e), la documentazione attestante la programmata partecipazione ad una delle manifestazioni, iniziative o eventi indicati nella medesima lettera e). Tale comunicazione è effettuata entro trenta giorni decorrenti:**

- a) dalla cessazione delle situazioni di cui al comma 1, lettere da a) a d);
- b) dall'annullamento, sospensione o rinvio del corso o della procedura selettiva, della manifestazione, dell'iniziativa o dell'evento, nell'ipotesi di cui al comma 1, lettera e);
- c) dalla data prevista per la partenza, nell'ipotesi di cui al comma 1, lettera f).

**3.** Il vettore, entro quindici giorni dalla comunicazione di cui al comma 2, procede al rimborso del corrispettivo versato per il titolo di viaggio ovvero all'emissione di un voucher di pari importo da utilizzare entro un anno dall'emissione.

**4.** Le disposizioni di cui ai commi 2 e 3 trovano applicazione anche nei casi in cui il titolo di viaggio sia stato acquistato per il tramite di un'agenzia di viaggio.

**5.** I soggetti di cui al comma 1 possono esercitare, ai sensi dell'articolo 41 del decreto legislativo 23 maggio 2011, n. 79, il diritto di recesso dai contratti di pacchetto turistico da eseguirsi nei periodi di ricovero, di quarantena con sorveglianza attiva, di permanenza domiciliare fiduciaria con sorveglianza attiva ovvero di durata dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 nelle aree interessate dal contagio come individuate dai decreti adottati dal Presidente del Consiglio dei ministri ai sensi dell'articolo 3 del decreto-legge 23 febbraio 2020, n. 6. In caso di recesso, l'organizzatore può offrire al viaggiatore un pacchetto sostitutivo di qualità equivalente o superiore, può procedere al rimborso nei termini previsti dai commi 4 e 6 dell'articolo 41 del citato decreto legislativo 23 maggio 2011, n. 79, oppure può emettere un voucher, da utilizzare entro un anno dalla sua emissione, di importo pari al rimborso spettante.

**6.** In relazione alle ipotesi disciplinate dall'articolo 1, comma 2, lettera f), del decreto-legge 23 febbraio 2020, n. 6, il rimborso può essere effettuato anche mediante l'emissione di un voucher di pari importo da utilizzare entro un anno dall'emissione.

**7.** Nei casi di cui ai commi 5 e 6, il vettore procede al rimborso del corrispettivo versato per il titolo di viaggio in favore dell'organizzatore ovvero all'emissione di un voucher di pari importo da utilizzare entro un anno dall'emissione.

**8. Le disposizioni di cui al presente articolo costituiscono**, ai sensi dell'articolo 17 della legge del 31 maggio 1995, n. 218 e dell'articolo 9 del regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, **norme di applicazione necessaria**.

**9.** Alla sospensione dei viaggi ed iniziative d'istruzione disposta dal 23 febbraio al 15 marzo ai sensi degli articoli 1 e 2 del decreto-legge 23 febbraio 2020, n. 6, e dei conseguenti provvedimenti attuativi, si applica quanto previsto dall'articolo 41, comma 4, del decreto legislativo 23 maggio 2011, n. 79, in ordine al diritto di recesso del viaggiatore prima dell'inizio del pacchetto di viaggio nonché l'articolo 1463 del codice civile. Il rimborso può essere effettuato anche mediante l'emissione di un voucher di pari importo da utilizzare entro un anno dall'emissione.

*La norma in questione è stata validamente qualificata quale **norma di applicazione necessaria** ai sensi dell'art. 9 del Regolamento (CE) n. 593/2008 e dell'art 17 della legge di riforma del sistema italiano di diritto internazionale privato e la stessa ha carattere tassativamente speciale e riguarda solo le ipotesi e i casi ivi contemplati, senza possibilità di interpretazione analogica e/o estensiva. Da un punto di vista pratico, però, bisogna tener presente che dalla data della sua entrata in vigore (il 2 marzo 2020) **sono già intervenuti tutta una rapida serie di eventi eccezionali e di interventi normativi che ne hanno sostanzialmente ampliato l'ambito soggettivo ed oggettivo di applicazione.***

*Si richiamano tutte le osservazioni dei paragrafi precedenti e si precisa che, ai sensi dell'art. 1 del DPCM 9 marzo 2020, c.d. Io Resto a Casa, sono state estese **all'intero territorio nazionale le misure urgenti di cui all'art. 1 del DL n. 6/2020 che prevedono il divieto di allontanamento dal comune o dall'area interessata da parte di tutti gli individui comunque presenti nel comune o nell'area interessata (oggi l'intera nazione).***

*Lo stesso DPCM 8 marzo 2020, nell'introdurre ulteriori disposizioni attuative al DL n. 6/2020, **dispone** che sia evitato "ogni spostamento delle persone fisiche in entrata e in uscita dai territori .....(oggi l'intera nazione), salvo che per gli spostamenti motivati da comprovate esigenze lavorative o situazioni di necessità ovvero spostamenti per motivi di salute".*

*Ne consegue che attualmente le disposizioni di rimborso previste dall'art. 28 in esame possono esser fatte validamente valere da tutti i cittadini italiani, interessati dal divieto di allontanamento dalle aree dove risiedono e/o domiciliario, nei confronti di tutti i vettori comunitari.*

*Le misure varate con l'art. 28 del DL n. 9/2020 sono peraltro **bidirezionali**, in quanto hanno l'obiettivo di fornire un sostegno tanto agli utenti dei mezzi di trasporto quanto ai vettori che agli operatori del settore, trattandosi di ipotesi di rimborso derivanti non da inadempimento di una delle parti ma da situazioni nell'immediato imprevedibili e che, si ripete, ben possono tipicizzarsi quali **eventi di forza maggiore.***

*Si ritiene che le compagnie aeree ben potranno eccepire, in un'ampia ipotesi di casi, la valida disapplicazione delle disposizioni del Regolamento CEE n. 261/2004, sulla compensazione pecuniaria e sul risarcimento del danno, ed attenersi esclusivamente alle forme di rimborso equitativo previste dalla norma in esame.*

**Delibera Consiglio dei Ministri 31 gennaio 2020** - Dichiarazione dello stato di emergenza in conseguenza del rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili

..... è dichiarato, per 6 mesi dalla data del presente provvedimento, lo stato di emergenza in conseguenza del rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili.

*È stato dichiarato lo stato d'emergenza di rilievo nazionale ai sensi del Codice della Protezione civile per la durata di sei mesi e cioè sino al 31 luglio 2020.*

**Ordinanza 30 gennaio 2020 Ministero della Salute** - Misure profilattiche contro il nuovo Coronavirus (2019 - nCoV)

**Art. 1.**

1. Al fine di garantire un adeguato livello di protezione sanitaria è **interdetto il traffico aereo dalla Cina**, quale Paese comprendente aree in cui si è verificata una trasmissione autoctona sostenuta del nuovo Coronavirus (2019 - nCoV).
2. Le compagnie aeree, **le società** e gli enti, pubblici e privati, **che gestiscono gli scali aeroportuali, sono tenuti al rispetto della presente ordinanza e di ogni misura attuativa** adottata dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e dalle altre autorità competenti.

**Art. 2.**

La presente ordinanza **ha validità di novanta giorni**, a decorrere dalla data odierna.

*Attualmente il termine è il 29 aprile 2020*

\* \* \* \* \*

Si precisa che le osservazioni formulate nel presente documento hanno carattere prettamente generico ed informativo e non possono esser interpretate come un parere legale sulle singole fattispecie trattate. Ogni valutazione deve esser rapportata all'effettiva situazione giuridica in cui si trova ogni singolo operatore aeroportuale e richiede specifici e puntuali approfondimenti.

Roma, 19 marzo 2020

Avv. Enrico Mormino